

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 841 735 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
13.05.1998 Bulletin 1998/20

(51) Int Cl.⁶: H02K 5/20, H02K 9/19

(21) Numéro de dépôt: 97402584.3

(22) Date de dépôt: 30.10.1997

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

(30) Priorité: 31.10.1996 FR 9613329

(71) Demandeur: VALEO EQUIPEMENTS
ELECTRIQUES MOTEUR
94000 Créteil (FR)

(72) Inventeur: Armioli, Paul
94440 Marolles En Brie (FR)

(74) Mandataire: Le Forestier, Eric
Cabinet Regimbeau,
26, avenue Kléber
75116 Paris (FR)

(54) Perfectionnements aux alternateurs du type refroidis par liquide

(57) Alternateur pour véhicule notamment automobile comportant un corps (10) dans lequel est monté un stator, ainsi qu'un rotor solidaire d'un arbre monté rotatif sur des paliers que présente ledit corps (10), le corps (10) comportant au moins un passage interne (13) pour la circulation d'un liquide destiné à refroidir ledit alternateur, ledit passage (13) étant destiné à être relié à un

circuit de refroidissement d'un moteur à combustion d'un véhicule automobile qui traverse en outre un échangeur air-liquide destiné à chauffer l'habitacle du véhicule, ledit alternateur étant caractérisé en ce que son palier arrière (10) comporte entre l'entrée et la sortie (14, 15) du passage interne de refroidissement (13) un deuxième passage interne (D) qui permet de dériver une partie du débit nécessaire à l'échangeur air-liquide.

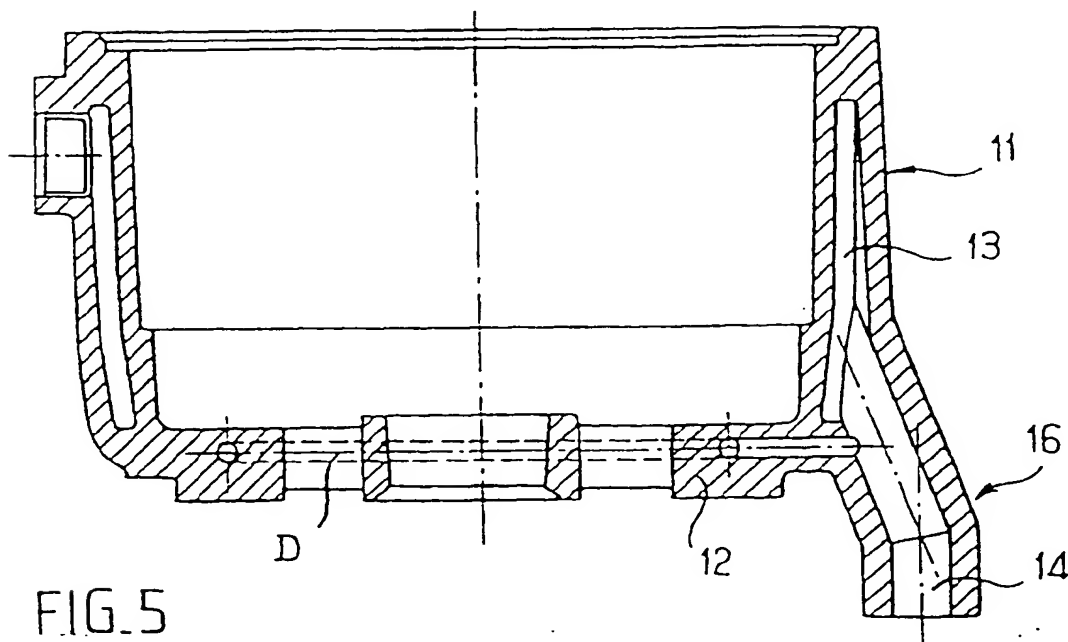


FIG. 5

EP 0 841 735 A1

Description

La présente invention est relative aux alternateurs du type refroidis par liquide. Elle concerne également des paliers arrières pour de tels alternateurs, ainsi que des circuits de refroidissement de moteurs à combustion de véhicule automobile.

On sait qu'il est souhaitable de refroidir les alternateurs de véhicule automobile pour augmenter leurs performances et leur permettre de fonctionner dans des environnements correspondant à des températures élevées.

En dehors du refroidissement par air, une autre solution consiste à intégrer l'alternateur dans la boucle de refroidissement du moteur thermique, le corps de l'alternateur comportant un passage de refroidissement dans lequel circule le liquide du circuit de refroidissement dudit moteur thermique.

Des alternateurs de ce type ont déjà été proposés. Cette solution présente en outre l'avantage de permettre d'utiliser l'alternateur pour le chauffage du moteur thermique au démarrage du véhicule. On sait en effet que la mise en température d'un moteur thermique au démarrage du véhicule doit se faire aussi rapidement que possible, le degré de pollution et le bruit de fonctionnement étant sensiblement affectés par une température de fonctionnement trop basse, une mise en température rapide permettant également de disposer rapidement d'air chaud pour le chauffage de l'habitacle du véhicule.

Par ailleurs, il est également déjà connu d'utiliser un circuit servant au refroidissement à la fois du moteur et de l'alternateur, pour réchauffer un échangeur air-liquide destiné au chauffage de l'habitacle du véhicule. On pourra à cet égard avantageusement se référer à la demande de brevet FR-96 01.363.

Dans un tel circuit de refroidissement, on prévoit entre l'entrée et la sortie du circuit de refroidissement dans le corps de l'alternateur une dérivation qui permet, malgré la présence de l'alternateur dans le circuit de refroidissement, de conserver le débit d'eau nécessaire pour le radiateur de chauffage de l'habitacle, la pompe à eau étant dimensionnée en fonction de ce débit.

Généralement, cette dérivation est réalisée par un tuyau monté à l'extérieur de l'alternateur, ce qui pose des problèmes d'encombrement.

L'invention propose d'intégrer cette dérivation dans le corps de l'alternateur.

Plus précisément, l'invention propose un alternateur pour véhicule notamment automobile comportant un corps dans lequel est monté un stator, ainsi qu'un rotor solidaire d'un arbre monté rotatif sur des paliers quo présente ledit corps, le corps comportant au moins un passage interne pour la circulation d'un liquide destiné à refroidir ledit alternateur, ledit passage étant destiné à être relié à un circuit de refroidissement d'un moteur à combustion d'un véhicule automobile qui traverse en outre un échangeur air-liquide destiné à chauffer l'ha-

bitacle du véhicule, ledit alternateur étant caractérisé en ce que son corps comporte entre l'entrée et la sortie du passage interne de refroidissement un deuxième passage interne qui permet de dériver une partie du débit nécessaire à l'échangeur air-liquide.

Dans un premier mode de réalisation possible, le corps comporte une queue de raccordement dans laquelle sont ménagés un conduit d'entrée et un conduit de sortie destinés à relier le passage de refroidissement au circuit de refroidissement du moteur à combustion du véhicule, le passage de dérivation étant ménagé dans la queue de raccordement entre ledit conduit d'entrée et ledit conduit de sortie.

Dans un autre mode de réalisation avantageux, le passage de dérivation s'étend dans l'épaisseur d'un flasque que présente un des paliers du corps.

Notamment, le passage de dérivation s'étend sensiblement sur ledit flasque selon un anneau.

Avantageusement également, le corps comprend un palier arrière recevant le stator et le rotor, ainsi qu'un palier avant qui ferme le palier arrière, le passage de refroidissement et le passage de dérivation étant ménagés sur le palier arrière.

L'invention concerne également un palier arrière pour un tel alternateur, ainsi qu'un circuit de refroidissement comportant un tel alternateur.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention ressortiront encore de la description qui suit. Cette description est purement illustrative et non limitative. Elle doit être lue en regard des dessins annexés sur lesquels :

- la figure 1 est une représentation schématique d'un circuit de refroidissement dans lequel est intégré un alternateur conforme à un mode de réalisation possible pour l'invention ;
- la figure 2 est une vue en coupe d'un palier arrière d'alternateur conforme à une variante de réalisation possible de l'invention ;
- la figure 3 est une vue en coupe selon la ligne III-III de la figure 2 ;
- la figure 4 est une vue en coupe d'un palier arrière d'alternateur conforme à une autre variante de réalisation possible de l'invention ;
- la figure 5 est une vue en coupe selon la ligne V-V de la figure 4.

Le circuit de refroidissement C illustré sur la figure 1 sert à refroidir à la fois un bloc moteur M et un alternateur ALT entraîné par ce bloc moteur M. Il contribue en outre au chauffage de l'habitacle du véhicule automobile, le liquide de refroidissement alimentant en sortie du bloc moteur M et de l'alternateur ALT un échangeur air-liquide ou aérotherme 1.

Dans l'exemple illustré sur la figure 1, le bloc moteur M est en amont de l'alternateur ALT, qui est lui même en amont de l'aérotherme 1, le circuit de refroidissement C étant refermé entre l'aérotherme 1 et le bloc moteur

M par l'intermédiaire d'une pompe P qui force la circulation du liquide de refroidissement dans ledit circuit. Le liquide de refroidissement est de l'eau.

Un radiateur de refroidissement R est prévu à l'avant du capot du véhicule, pour refroidir le liquide de refroidissement grâce à un flux d'air créé par la vitesse d'avancement du véhicule ou par un motoventilateur disposé au niveau dudit radiateur.

L'énergie calorifique prélevée lors du refroidissement du bloc moteur M et de l'alternateur ALT par le liquide de refroidissement est utilisée pour le chauffage de l'habitacle. En outre, lors du démarrage du véhicule, l'alternateur ALT contribue à la mise en température du bloc moteur M. Notamment, il peut être prévu dans la portion de circuit de refroidissement C intégrée à l'alternateur des éléments chauffants par effet Joule permettant d'accélérer la montée en température du liquide de refroidissement au démarrage du véhicule. Ces éléments chauffants sont par exemple alimentés par le courant en sortie de l'alternateur ALT.

En variante, et ainsi qu'illustré sur la figure 1, il est disposé entre d'une part le bloc moteur M et l'alternateur ALT et d'autre part l'aérotherme 1 un thermoplongeur 2 alimenté par l'alternateur ALT.

L'aérotherme 1 est par exemple disposé, avec d'autres moyens de chauffage, tels qu'une résistance électrique Re à coefficient de température positif alimentée par l'alternateur ALT qui dissipe par effet joule, au droit de la zone d'échange entre le circuit de refroidissement C et l'air de l'habitacle, dans une zone de chauffage des pieds à l'avant du véhicule.

Des régulateurs de débit 3 et 4 sont prévus en entrée de la portion du circuit de refroidissement C qui est intégrée à l'alternateur ALT, ainsi qu'en entrée de l'aérotherme 1. Ces régulateurs 3 et 4 permettent d'optimiser les débits d'une part pour le refroidissement de l'alternateur ALT et d'autre part pour le chauffage par l'aérotherme 2.

Le débit nécessaire à travers l'aérotherme 1 étant plus important que le débit à travers l'alternateur ALT, il est prévu sur le circuit de refroidissement C une dérivation D entre l'entrée et la sortie de la portion dudit circuit dans le corps de l'alternateur ALT.

Conformément à l'invention, cette dérivation D est elle-même intégrée au corps de l'alternateur ALT.

On a illustré sur les figures 2 et 3 un premier mode de réalisation possible pour cette dérivation.

Sur ces figures 2 et 3, on a illustré en vue en coupe un palier arrière 10 d'un alternateur conforme à ce mode de réalisation.

Ce palier arrière 10 comporte un corps 11 de forme principalement cylindrique, ainsi qu'un flasque 12 qui forme ce corps 11 à une de ses extrémités. Ce palier arrière 10 définit avec un palier avant qui est destiné à le fermer et qui n'a pas été représenté sur les figures, le corps ou carter de l'alternateur. Les deux paliers portent l'arbre de l'alternateur. Le stator de l'alternateur est fixé à l'intérieur du palier arrière 10, tandis que le rotor

est solidaire en rotation de l'arbre de l'alternateur.

Le circuit principal de refroidissement C de ce palier 10 est constitué par un passage 13 (figure 3) annulaire cylindrique ménagé dans l'épaisseur du corps 11, sur sensiblement tout le pourtour de celui-ci sans être refermé sur lui-même.

Ce passage 13 est relié au circuit de refroidissement C du moteur à combustion par l'intermédiaire de deux conduits tubulaires 14 et 15 juxtaposés - l'un d'entrée, l'autre de sortie - ménagés dans une queue de raccordement 16 qui s'étend sur le côté d'une zone du corps 11, au voisinage du flasque 12, ainsi qu'au-delà dudit flasque 12.

Ces deux conduits d'entrée et de sortie reçoivent des raccords (non représentés) pour la liaison dudit passage de refroidissement 13 au circuit de refroidissement C.

Le circuit de dérivation D est dans cette variante un passage tubulaire qui est ménagé dans la queue de raccordement 16 du palier 10 et qui relie les manchons d'entrée et de sortie 14 et 15, en entrée et en sortie du passage 13 de refroidissement de l'alternateur.

La longueur et le diamètre de ce passage de dérivation D sont calibrés pour optimiser le débit du liquide de refroidissement de l'alternateur dans le passage 13.

Dans le mode de réalisation illustré sur les figures 4 et 5, le circuit de dérivation D est un conduit tubulaire de petit diamètre qui est ménagé dans l'épaisseur du palier arrière 10 et qui s'étend sur celui-ci selon un anneau centré sur l'axe du palier, entre le conduit d'entrée et le conduit de sortie 14 et 15 de la queue de raccordement 16.

Cette configuration est particulièrement avantageuse.

Le passage de dérivation annulaire D ménagé sur le flasque 12 contribue en effet au refroidissement des éléments d'électronique montés sur le flasque 12, par exemple au refroidissement des diodes du pont de redressement de l'alternateur ALT ou encore au refroidissement de l'électronique de commande des éléments chauffants intégrés audit alternateur ALT.

Revendications

1. Alternateur pour véhicule notamment automobile comportant un corps (10) dans lequel est monté un stator, ainsi qu'un rotor solidaire d'un arbre monté rotatif sur des paliers que présente ledit corps (10), le corps (10) comportant au moins un passage interne (13) pour la circulation d'un liquide destiné à refroidir ledit alternateur (ALT), ledit passage (13) étant destiné à être relié à un circuit de refroidissement (C) d'un moteur à combustion (M) d'un véhicule automobile qui traverse en outre un échangeur air-liquide (1) destiné à chauffer l'habitacle du véhicule, ledit alternateur étant caractérisé en ce que son corps (10) comporte entre l'entrée et la sortie

- (14, 15) du passage interne de refroidissement (13) un deuxième passage interne (D) qui permet de dériver une partie du débit nécessaire à l'échangeur air-liquide (1).
2. Alternateur selon la revendication 1, caractérisé en ce que le corps (1a) comporte une queue de raccordement (16) dans laquelle sont ménagés un conduit d'entrée et un conduit de sortie (14, 15) destinés à relier le passage de refroidissement (13) au circuit de refroidissement (C) du moteur à combustion (M) du véhicule, le passage de dérivation (D) étant ménagé dans la queue de raccordement (16) entre ledit conduit d'entrée et ledit conduit de sortie (14, 15).
 3. Alternateur selon la revendication 1, caractérisé en ce que le passage de dérivation (D) s'étend dans l'épaisseur d'un flasque que présente un (10) des paliers du corps.
 4. Alternateur selon la revendication 3, caractérisé en ce que le passage de dérivation (D) s'étend sensiblement sur ledit flasque (12) selon un anneau.
 5. Alternateur selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le corps comprend un palier arrière (10) recevant le stator et le rotor, ainsi qu'un palier avant qui ferme le palier arrière, le passage de refroidissement (13) et le passage de dérivation (D) étant ménagés sur le palier arrière (10).
 6. Palier arrière pour un alternateur à refroidissement par liquide comportant un corps (11) destiné à recevoir le stator et le rotor de l'alternateur et un flasque (12) qui ferme ledit corps à une de ses extrémités, le corps comportant au moins un passage interne (13) pour la circulation d'un liquide destiné à refroidir ledit alternateur, ledit passage (13) étant destiné à être relié à un circuit de refroidissement (C) d'un moteur à combustion (M) d'un véhicule automobile qui comporte en outre un échangeur air-liquide (1) destiné à chauffer l'habitacle du véhicule, ledit palier (10) étant caractérisé en ce qu'il comporte entre l'entrée et la sortie (14, 15) du passage interne de refroidissement (13) un deuxième passage interne (D) qui permet de dériver une partie du débit nécessaire à l'échangeur air-liquide (1).
 7. Palier arrière selon la revendication 6, caractérisé en ce qu'il comporte une queue de raccordement (16) dans laquelle sont ménagés un conduit d'entrée et un conduit de sortie (14, 15) destinés à relier le passage de refroidissement (13) au circuit de refroidissement (C) du moteur à combustion (M) du véhicule, le passage de dérivation (D) étant ménagé dans la queue de raccordement (16) entre ledit conduit d'entrée et ledit conduit de sortie (14, 15).
 8. Palier arrière selon la revendication 6, caractérisé en ce que le passage de dérivation (D) s'étend dans l'épaisseur du flasque (12).
 9. Palier selon la revendication 8, caractérisé en ce que le passage de dérivation (D) s'étend sensiblement sur ledit flasque (12) selon un anneau.
 10. Circuit de refroidissement (C) d'un moteur à combustion (M) d'un véhicule automobile qui traverse en outre un échangeur air-liquide (1) destiné à chauffer l'habitacle du véhicule, caractérisé en ce qu'il est relié à l'entrée et à la sortie (14, 15) d'un passage de refroidissement (13) et d'un passage de dérivation (D) d'un alternateur (ALT) selon l'une des revendications 1 à 5.

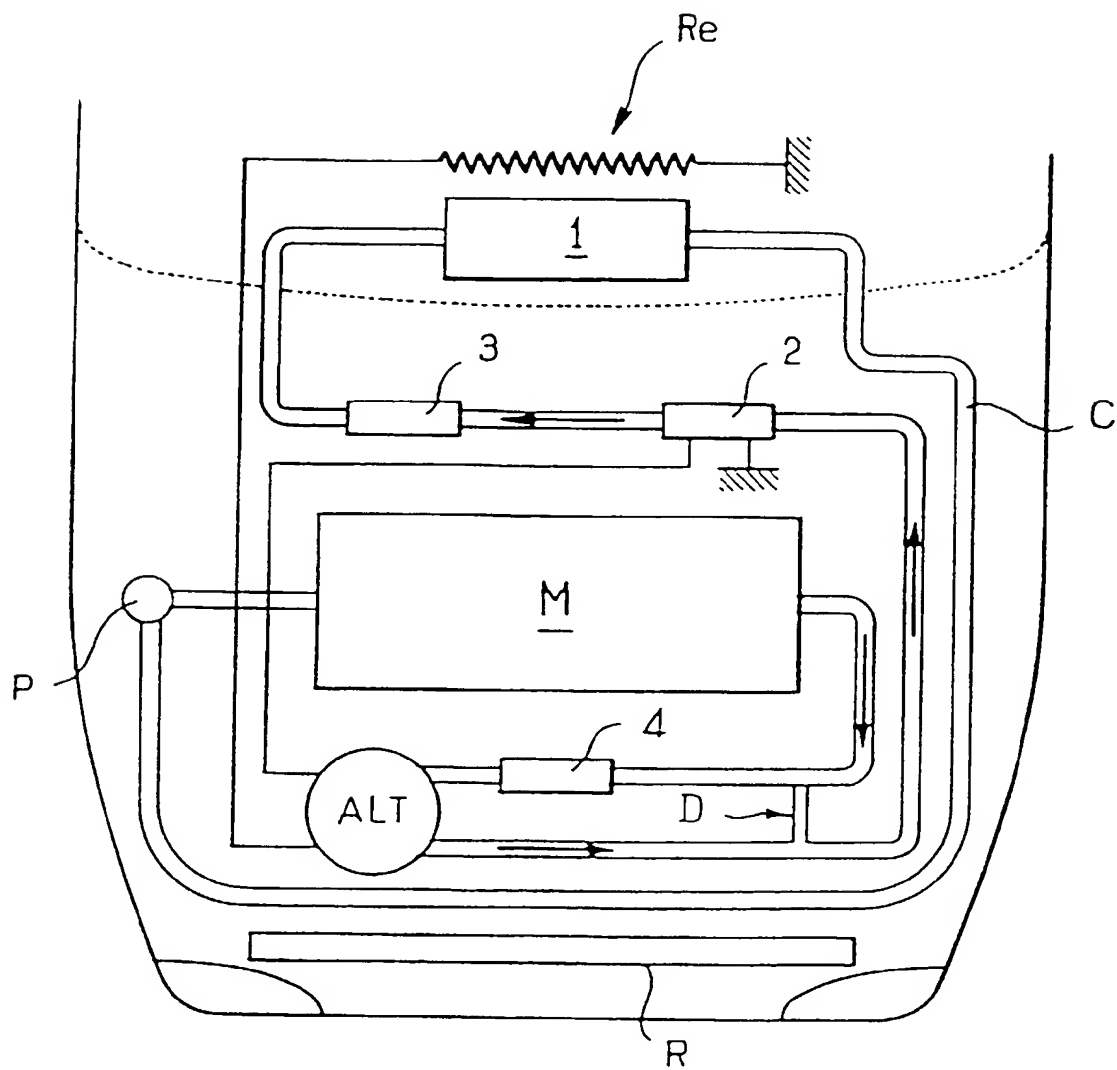
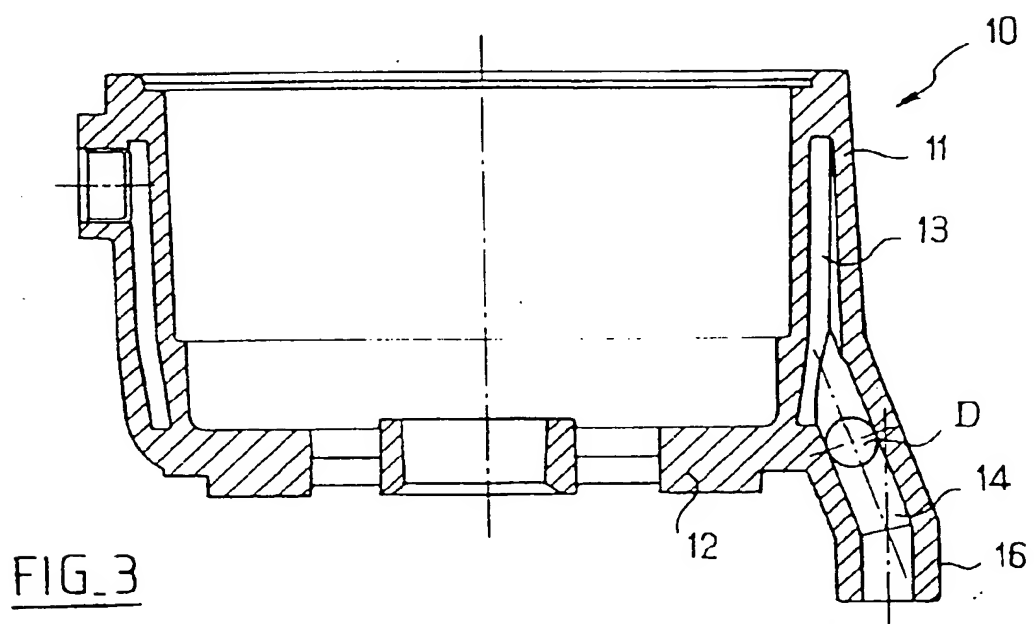
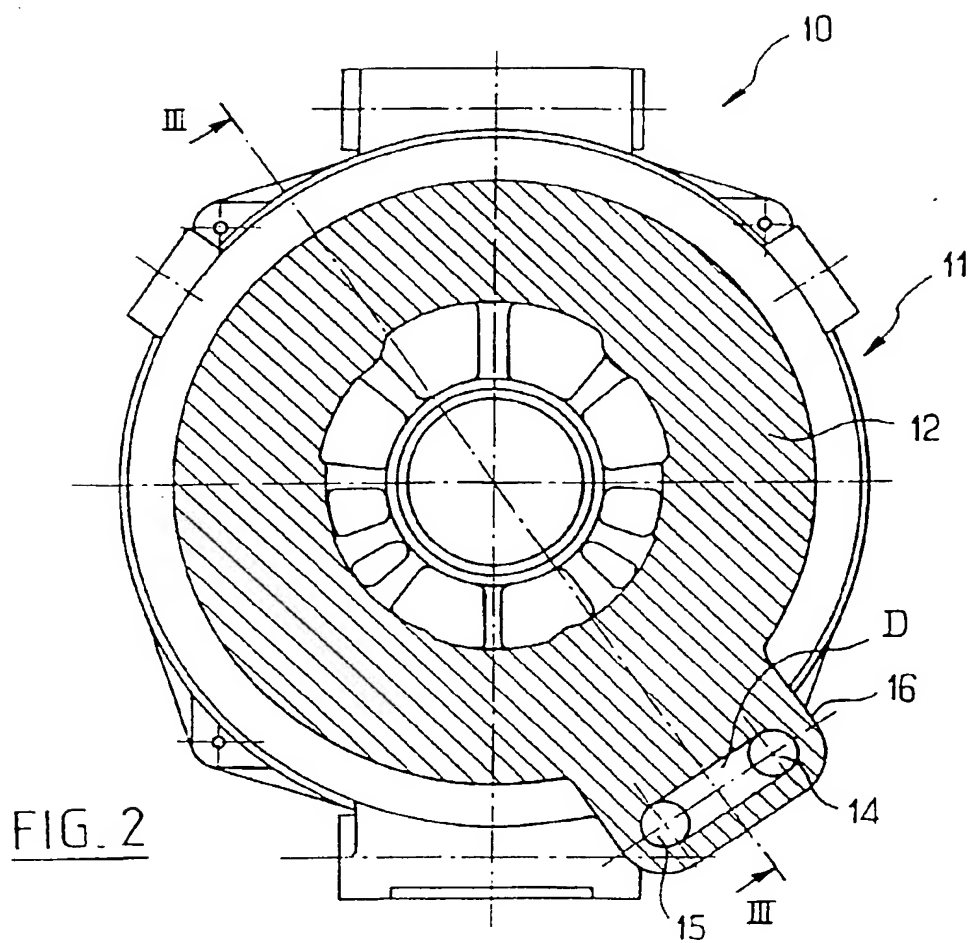
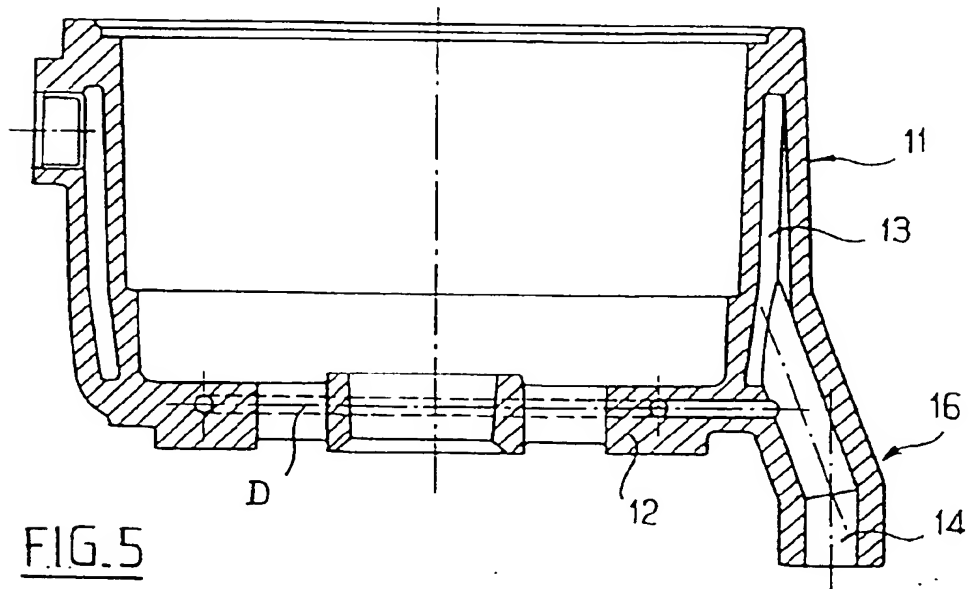
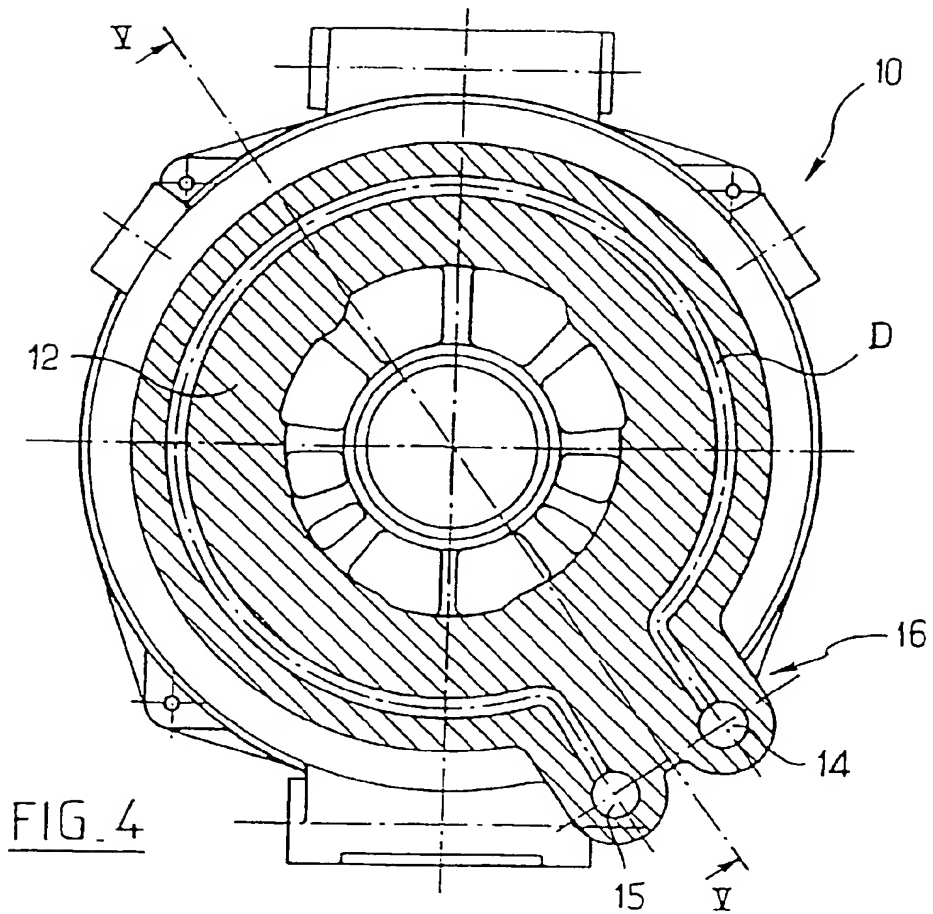


FIG. 1







Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande
EP 97 40 2584

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Categorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.CI.6)
A	GB 2 217 923 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) 1 novembre 1989 * page 5, ligne 6 - ligne 23 * * abrégé; figures 1-3 *	1-9	H02K5/20 H02K9/19
A	US 4 864 974 A (ASO HIROAKI) 12 septembre 1989 * abrégé *	1.6	
A	FR 2 717 640 A (VALEO EQUIP ELECTR MOTEUR) 22 septembre 1995 * page 5, ligne 3 - ligne 19 *	1-9	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CI.6)
			H02K
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 10 février 1998	Examineur Haegeman, M
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande I : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière plan technologique O : divulgation non-écrite F : document intercalaire			

I P U FORM 1503 08/85 (P4) (7/92)